UNARMA®
ASSOCIAZIONE SINDACALE CARABINIERI
SEGRETERIA REGIONE PUGLIA

Fasano, 15 settembre 2026

**OGGETTO:** Proposta d'intervento urgente e strutturale per il sostegno alla mobilità del Personale del Comparto Sicurezza e Difesa – Istituzione del *"Bonus/Sconto Carburante Operativo"* e perequazione dei TPL regionali.

---

**AL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE**

**AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

**AL DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA / STATO MAGGIORE DELLA DIFESA**

***Per il tramite della:***

**SEGRETERIA NAZIONALE UNARMA ASC**

Il personale del Comparto Sicurezza e Difesa garantisce la sicurezza e la continuità operativa dei servizi essenziali dello Stato H24, 365 giorni all'anno, con articolazioni orarie complesse, turnazioni continuative, servizi notturni, festivi, di pronto intervento e regime di reperibilità. La natura stessa del servizio richiede frequentemente l'impiego presso sedi (Stazioni, Compagnie, Reparti) dislocate in aree rurali, periferiche o montane, distanti dal luogo di residenza e scarsamente o per nulla servite dal Trasporto Pubblico Locale (TPL).
In tali condizioni, l'utilizzo del mezzo di trasporto privato non rappresenta una libera scelta discrezionale del lavoratore, bensì un'indispensabile ed esclusiva necessità organizzativa connessa alla concreta possibilità di raggiungere la sede e rispettare gli orari di servizio. Tale spesa si scarica interamente ed ingiustamente sul reddito familiare del dipendente: in un contesto segnato da una forte spinta inflazionistica, gli effettivi benefici economici derivanti dall'ultimo rinnovo contrattuale, seppur positivi e necessari, finiscono per essere completamente azzerati dai continui e incontrollati rincari dei carburanti e del costo della vita.

La natura stessa del servizio istituzionale difatti richiede:

- **Flessibilità oraria e turnazione continuativa:** Presenza in servizio in orari notturni, festivi servizi di pronto intervento e spesso gli stessi sono soggetti a reperibilità;
- **Dislocazione logistica obbligata:** Molti Carabinieri prestano servizio in sedi spesso situate in aree rurali, periferiche o montane, scarsamente o per nulla servite dalla rete di trasporto pubblico locale (TPL) o comunque in città dove il dipendente percorre notevoli distanze dal luogo di residenza per via di un impiego deciso dall'amministrazione;
- **Il vincolo temporale dei 60 minuti e il rischio assicurativo:** A questo quadro si aggiunge la criticità legata alle disposizioni interne che spesso **non concedono la formale "autorizzazione a viaggiare"** laddove i tempi di percorrenza superino i limiti imposti (es. i 60 minuti per raggiungere la sede).

Tale diniego declina implicitamente ogni responsabilità in capo all'Amministrazione per eventuali eventi dannosi o incidenti verificatisi durante il tragitto, **lasciando il militare di fatto privo di un'adeguata tutela assicurativa e di causa di servizio per l'infortunio *in itinere***.
In questo scenario, il ricorso al mezzo proprio non costituisce una libera scelta del lavoratore, bensì un'indispensabile ed esclusiva **esigenza di servizio di fatto**, il cui costo economico ed i cui rischi operativi/infortunistici gravano interamente ed ingiustamente sul dipendente.

**2. Analisi delle sperequazioni territoriali**
Dal monitoraggio svolto dalle nostre strutture territoriali (es. Regione Puglia), emergono criticità non più sostenibili e che generando iniquità tra lavoratori del medesimo Comparto in servizio in altre aree, difatti le agevolazioni attualmente disponibili sul TPL volte ad elargire misure territoriali di sostegno alla mobilità, non risultano uniformi sul territorio nazionale:

- **Assenza di risorse regionali per il TPL:** In diverse Regioni, tra cui la Puglia, le amministrazioni locali hanno formalmente espresso attraverso interlocuzioni avviate dallo scrivente, circa l'impossibilità finanziaria di coprire le agevolazioni per la gratuità o la scontistica dei trasporti per le Forze dell'Ordine;
- **Il divario con la Lombardia:** In Regione Lombardia, l'intesa tra Enti di Trasporti e Forze dell'Ordine garantisce la gratuità sui treni e mezzi regionali, proposta a quanto pare non fattibile per le casse della regione Puglia;
- **Il modello Friuli-Venezia Giulia (FVG):** È di dominio pubblico che il Friuli-Venezia Giulia ha dimostrato la fattibilità tecnica di uno sconto carburante gestito in maniera totalmente digitale (tramite QR Code e tracciamento della residenza/esigenza), erogato direttamente dal distributore carburanti senza gravare sulla burocrazia.

Ciò posto si ritiene che l'assenza di un quadro nazionale unico genera lavoratori di "Serie A" e lavoratori di "Serie B", o meglio una inaccettabile sperequazione per cui chi serve lo Stato in determinate Regioni subisce un decremento stipendiale indiretto legato esclusivamente ai costi di carburante e pedaggi, una flessione del potere economico indiretto ma pur sempre penalizzante per molte famiglie.

**3. Limiti dell'impostazione basata unicamente sull'ISEE**
Le recenti ipotesi di intervento governativo sul caro-carburante basate sul solo ISEE, che hanno dato vita alla proposta in argomento, rischiano di **escludere la quasi totalità del personale del Comparto Sicurezza,** difatti UNARMA ritiene non idoneo l'utilizzo esclusivo del parametro ISEE per una misura destinata a compensare spese direttamente collegate all'espletamento del servizio, difatti:

1. Il reddito medio di un operatore in divisa supera le soglie ISEE minime previste per le misure assistenziali generali (es. 15.000 € o 20.000 €);
2. L'ISEE misura il reddito del nucleo, ma **non considera l'incidenza delle spese obbligate per il lavoro**. Un carabiniere che percorre 50-80-100-200 km al giorno per raggiungere il Reparto spende tra i 250 € e i 500 € al mese di solo carburante, subendo un "taglio" reale dello stipendio netti superiore al 15-20%;
3. **Neutralizzazione degli scatti contrattuali:** Tale spesa non calcolata dall'ISEE azzera completamente i benefici economici dell'ultimo rinnovo contrattuale che, pur avendo apportato un necessario adeguamento, viene vanificato dall'inflazione e dai continui rincari del carburante.

**4. Proposta UNARMA**

Si richiede al Governo e ai Ministeri competenti di strutturare un intervento correttivo articolato su tre pilastri che riteniamo essere il focus del gap appena illustrato:

**A. Criterio di accesso al bonus:**

Superare la logica dell'ISEE per i lavoratori del Comparto, introducendo criteri oggettivi legati alla prestazione d'opera:

- Distanza chilometrica casa-servizio (es. fascia minima > 15-20 km a tratta);
- Svolgimento di servizi a turno (notturno/festivo) o comunque area dove il dipendente presta servizio, incompatibili con gli orari dei mezzi pubblici oppure non servite dai trasporti o non compatibili con gli orari di servizio del dipendente.
- L'ISEE potrà eventualmente figurare solo come criterio complementare per fasce di ulteriore sostegno.

**B. Modalità erogativa del Bonus**

- **Voucher Digitale / App Dedicata:** Un credito carburante mensile/trimestrale (o sconto diretto al litro via QR Code, sull'esempio del FVG) destinato all'acquisto di benzina, gasolio, GPL, metano o ricarica elettrica;
- **Modello Carta del Docente:** Applicare un principio analogo a quanto già richiesto per altre categorie di dipendenti pubblici soggetti a forte pendolarismo (es. personale scolastico).

**C. Neutralità Fiscale**

Affinché l'intervento conservi integralmente la propria funzione compensativa e non si traduca in una beffa per il personale, ingenerando quindi in un paradosso fiscale, l'eventuale erogazione del bonus/sconto carburante deve essere garantita da una totale **esenzione fiscale e contributiva**, un intervento normativo dedicato che assicuri per le seguenti ragioni di diritto e di sostenibilità economica:

- **Esclusione dalla base imponibile (art. 51, comma 2 del TUIR):** Le somme o i titoli di credito (voucher/QR code) attribuiti al personale per la mobilità lavorativa devono essere espressamente qualificati come *somme erogate a titolo di rimborso spese o indennità compensativa di mobilità*. È indispensabile prevederne l'esclusione dal calcolo del reddito di lavoro dipendente, sia per la quota IRPEF (e relative addizionali regionali e comunali) sia ai fini del prelievo contributivo previdenziale e assistenziale (INPS/INPDAP);
- **Inapplicabilità della soglia ordinaria dei Fringe Benefit (Art. 51, comma 3 del TUIR):** Trattandosi di spese coperte per *esigenze di servizio di fatto* (servizio a turno, sedi isolate, assenza di TPL), la misura **non deve incidere sul plafond annuale ordinario** dei *fringe benefit* o dei beni/servizi esenti erogabili dal datore di lavoro. L'agevolazione deve viaggiare su una corsia preferenziale e dedicata, senza intaccare eventuali altri benefici già previsti per i dipendenti pubblici;
- **Prevenzione del "paradosso scaglione IRPEF":** Se la somma erogata venisse sommata all'imponibile lordo del militare, si verificherebbe un effetto distorsivo perverso ovvero l'aumento fittizio del reddito lordo potrebbe spingere il lavoratore nello **scaglione IRPEF superiore**, oltre a ridurne illegittimamente le detrazioni per carichi di famiglia o l'accesso ad altre prestazioni sociali agevolate;
- **Neutralità sul calcolo del trattamento di fine servizio (TFS/TFR) e pensione:** La misura deve avere natura puramente risarcitoria e di sostegno alla spesa di trasporto; pertanto, non deve generare maggiori oneri previdenziali riflessi a carico dello Stato, mantenendo al contempo inalterato il netto percepito in busta paga dal dipendente.

Per consentire al Ministero dell'Economia e delle Finanze una rapida valutazione, UNARMA propone di elaborare una simulazione finanziaria articolata su tre scenari (beneficio base, intermedio e rafforzato), considerando il bacino dei beneficiari, le distanze medie percorse, i giorni di presenza e l'incidenza dell'assenza di TPL, al fine di individuare una copertura sostenibile nell'ambito della manovra di bilancio.

**5. Richiesta di un tavolo tecnico**
Alla luce dei dati raccolti e della forte sofferenza economica rappresentata dai lavoratori del settore, la scrivente Segreteria **chiede formale apertura di un tavolo tecnico** presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per illustrare nel dettaglio la proposta al fine di individuare una copertura sostenibile nell'ambito della manovra di bilancio.

**6. Conclusioni**
UNARMA chiede il superamento di ogni frammentazione territoriale attraverso una misura uniforme, proporzionata e verificabile. Garantire un sostegno concreto alla mobilità operativa significa riconoscere la specificità del lavoro svolto da chi garantisce quotidianamente la sicurezza del Paese.

UNARMA ASC – SEGRETERIA REGIONALE PUGLIA
**Segreteria:** puglia@unarma.it
**Segretario Generale:** n.magno@unarma.it
331.36.16.517
**Pec:** unarma.puglia@pec.it
**Web site:** www.unarmapuglia.it